il tender

notiziario della SAT DLF Udine

Anno 1 Numero 3 Ottobre 1996

Le novità dell'orario FS

Il nuovo orario estivo delle ferrovie, scattato il 2 giugno 1996 e che tradizionalmente apporta le principali variazioni aventi validità annuale, ha coinciso con un'ulteriore fase nel processo di ristrutturazione delle FS S.p.A., tesa a razionalizzare sia il complesso societario, sia al recupero di clientela attraverso miglioramenti di servizi ed immagine: da un lato, infatti, la creazione della società A.S.A. Logistica per la gestione del servizio merci; dall'altro l'introduzione dei servizi Eurostar che andranno gradualmente a soppiantare gli attuali IC sulle principali direttrici.
Ma andiamo a fare una rapida panoramica delle principali novità introdotte, sia dal punto di vista degli orari che delle composizioni di materiale rotabile, in regione, a livello nazionale ed internazionale.
Per ciò che concerne la linea Tarvisio-Venezia, l'IC Nievo per/da Roma anticipa la partenza da Udine alle 8.12 e l'arrivo in città alle 21.35, consentendo in poco più di 6 ore un rapido viaggio di rientro dalla capitale; il materiale di composizione è rappresentato dalle classiche Grand Confort per la prima classe e dalle Z2 per la seconda, ma la novità più evidente è la nuova sezione (3 carrozze) da/per Trieste (con rapida manovra a Mestre) e dalla nuova carrozza Risto-Bar, che in senso sud-nord espleta servizio fino a Udine.
Studiate congiuntamente dalle FS e dal gruppo Cremonini (che con il servizio "Chef Express" garantisce la ristorazione viaggiante su 176 treni in Italia), le nuove carrozze Risto-Bar (metà ristorante e metà bar) presentano esteriormente la colorazione delle ultime Z2 e la disposizione interna è molto razionale e risulta impreziosita da decine di faretti posti sul soffitto, che garantiscono un'illuminazione paragonabile a quella vista sulle vetture ristorante degli ultimi TGV o ICE.
A differenza del vecchio orario, da Mestre a Udine titolare del treno non è più una E 444R.
Variazioni d'orario ha subito pure l'IC Fogazzaro «Udine-Milano» (p. 5.46, a. 9,50), ma resta il problema dell'assenza di coincidenze su Torino e Genova; al ritorno, anziché dalla Spezia, il treno ha origine da Milano, con servizio minibar fino a Verona Porta Nuova.
Confermata è la rete bioraria di iR Trieste-Udine-Venezia, che garantiscono coincidenze entro i 10 minuti con gli IC verso Milano e Genova; si perdono invece gli IC biorari verso Roma per pochi minuti, dovendo quindi ripiegare sugli iR, limitati però a Bologna (20 minuti di attesa); la composizione di questi treni è uniforme con complessi a navetta.
Il Remus (Roma-Vienna, notturno), è diventato EN, rimediando così anche alla scandalosa situazione che caratterizzava il materiale rotabile del vecchio espresso: oggi troviamo infatti 2 WL, 2 CC e ben sei carrozze di 2ª classe, tipo Z2 delle FS e delle ÖBB. Per chi deve rientrare tardi dalla capitale, esso rappresenta una valida opportunità (l'accesso al treno è riservato solo a chi viaggia verso Treviso ed oltre).
Sempre in tema di EN, il San Marco (Vienna-Venezia, notturno) ora transita via Gorizia-Cervignano ed il materiale è tutto ÖBB: 2 WL, 2 CC (del nuovissimo tipo a 4 posti, porte automatiche e nuova livrea - già in servizio sui Tren-Hotel/Hotel-Zug del circuito "City Night Line" Vienna-Zurigo) e 6/7 carrozze di 2ª classe Z2 (in precedenza erano 3 Eurofima FS).
L' Exp 1275 (Praga-Venezia) prosegue ora su Rimini, via Mestre, con variazioni d'orario legate alla maggior percorrenza, frequenza trisettimanale estiva e composizione CD immutata; confermato è invece l'Adria Express Vienna-Ancona, estivo al sabato, con carri auto per Mestre e Rimini.
Infine l'EC Romulus al posto della WR delle ÖBB ha ora in composizione la Risto-Bar FS, mentre la sezione Roma-Salisburgo (che sembrava destinata alla soppressione) prosegue oggi su Linz e Vienna Westbahnhof (lungo la linea del Danubio, a. ore 22.20); essendo inserito nel cadenzamento Venezia-Roma, il treno raggiunge anche la stazione di Venezia Santa Lucia.
Per la linea Trieste-Venezia, è confermato il cadenzamento degli iR svolto con treni navetta; per gli IC, dopo aver detto del Nievo, da segnalare il Miramare che ora fa capolinea a Napoli, dove arriva passando per Cassino e Caserta (è il primo IC a collegare Roma con Napoli passando su questa linea che è stata elettrificata solo nel 1977); l'IC Svevo all'andata prosegue su Sestri Levante, mentre al ritorno la corsa inizia sotto la tettoia di Milano Centrale.
Da notare, poi, che l'IC Canaletto, Zurigo-Venezia (composto da materiale SBB tipo EV4, esclusa la ristorante che è del tipo Grand Confort FS) prosegue su Trieste, ma solo all'andata (il materiale rientra a Venezia vuoto la mattina successiva!).
L'IC Kras, pur provenendo da Zagabria, è composto da tre carrozze SZ, mentre l'IC Drava, Budapest-Venezia è composto integralmente (in servizio internazionale) da carrozze MAV, tipo Z2, costruite in Spagna!
Un nuovo espresso, dal nome «Postumia», collega al sabato le calli di Venezia con le famose grotte slovene, senza passare però per Trieste (quindi via Monfalcone-Prosecco); infine l'Exp Trieste-Lecce (notturno) assume la denominazione di Triveneto (anche con sezioni da Venezia e Bolzano). Circa 10 anni fa il Triveneto era un treno che in 26 ore collegava il capoluogo giuliano con Palermo.
Passando ad una visione nazionale, come detto prima, gli Eurostar (svolti con ETR 500) costituiscono oggi la nuova offerta di qualità delle FS (necessita un apposito supplemento); tre coppie al giorno collegano per adesso Roma con Milano, ma la rete si amplierà appena arriveranno i nuovi treni di questo gruppo.
Da notare che in caso di ritardo del-

l'IC Nievo, l'Eurostar delle 15,40 da Roma sorpassa il treno per Udine tra le due interconnessioni alla Direttissima di Orvieto.
L'inserimento dei nuovi ETR ha permesso di liberare due Pendolini ETR 450 che collegano ora Roma con Torino e con Brescia (via Cremona).
Al sud, l'elettrificazione della Bari-Lecce ha accorciato di qualche minuto la percorrenza di questa tratta, mentre nuove città risultano oggi collegate alla rete IC a lunga percorrenza: Cosenza con l'IC Murge da Milano via Taranto-Metaponto; Caltanissetta, con l'IC Archimede da Roma, via Catania-Enna. Anche Crotone (provincia di nuova istituzione) ha il suo IC, Crati, da Roma via Lamezia Terme; inoltre, la città calabrese è diventata anche terminal auto-cuccette con l'istituzione di un servizio da Milano. Lamezia vede aumentare il numero di treni con auto al seguito dal nord, con un apposito servizio da Bolzano.
Milano è per la prima volta collegata con Reggio Calabria con un IC che percorre la bella distanza di 1320 km in poco meno di 12 ore (è sicuramente l'IC più lungo d'Europa: il suo nome è Cilea).
Quanto alla trazione, va segnalato che le nuove E 402 sono ora alla testa anche di pesanti espressi notturni nella tratta Bologna-Roma: è il caso dell'Exp 825, da Milano, con sezioni da Bolzano e Venezia (in totale 15 carrozze).
Molti treni interni hanno poi ricevuto un nome che si affianca al loro numero: Exp Torino-Lecce, Freccia Adriatica; Exp Bologna-Reggio Calabria, Freccia Tirrenica; Milano-Lecce, Freccia Salentina; Milano-Taranto, Freccia Jonica; Milano-Siracusa, Mongibello; Venezia-Palermo, Freccia della Laguna (come il glorioso rapido degli anni Sessanta per Roma, con ALe 601).
Sul fronte internazionale, segnalo: i Pendolini bicorrenti della società mista italo-elvetica Cisalpino Milano-Ginevra, la soppressione dell'Exp Parthenon Parigi-Brindisi Marittima (con prosecuzione in Grecia con traghetto); un nuovo collegamento di WL e CC (2 carrozze in totale) tra Zurigo e Venezia (in composizione all'EN Roma e quindi all'Exp Nizza-Venezia); l'istradamento dell'EN Galilei (Firenze-Parigi) via Modane, anziché via Domodossola; l'istituzione di un EN Palatino-bis (Roma-Parigi) in sostituzione dell'Exp Napoli Express (Napoli-Parigi), soppresso per scarsa frequentazione; l'istituzione di decine di treni con auto al seguito delle DB (non indicati negli orari perché su iniziativa delle agenzie) che collegano Colonia, Neu Isemburg e Amburgo con Bolzano, Livorno ed Alessandria.
Quanto al Monteverdi (EC Venezia-Ginevra) è stata introdotta la nuova Risto-Bar FS (il resto della composizione è tutto Eurofima FS livrea arancione, dove non coperta dai graffiti!).
Da ultimo una curiosità: il Simplon Express che collega giornalmente Ginevra con Zagabria, via Domodossola-Trieste, in tutti i quadri orari delle stazioni è indicato avere destinazione finale Villa Opicina, quasi che al di là di questa stazione ci fosse il "nulla"! Eh sì che la Slovenia è già un membro associato all'Unione Europea!
Buon viaggio a tutti (ma in treno, mi raccomando!).

Alessandro Fanutti

Legenda

EC	EuroCity
EN	EuroNight
IC	InterCity
Exp	Espresso
iR	InterRegionale
WL	Carrozza letti
WR	Carrozza Ristorante
CC	Carrozza Cuccette
ÖBB	Ferrovie Austriache
DB	Ferrovie Tedesche
CD	Ferrovie Ceche
SBB	Ferrovie Svizzere
SZ	Ferrovie Slovene
MAV	Ferrovie Ungheresi

EC Romulus nuove carrozze

Dallo scorso mese di luglio l'EC Romulus è composto quasi interamente da carrozze Z2 delle FS al posto di quelle ÖBB.
Ciò è dovuto al fatto che le Ferrovie Austriache dispongono di poche carrozze atte alla velocità di 200 km/h e che molte di queste presentavano problemi all'impianto di condizionamento, motivo per il quale hanno dovuto essere sostituite in seguito alle lamentele dei viaggiatori.

(Giorgio Botti)

Udine-Cividale le locomotive a vapore

A completamento dell'articolo sulla storia della ferrovia Udine-Cividale pubblicato nel numero scorso inseriamo una tabella dove sono riportate le principali caratteristiche, la numerazione e la denominazione delle locomotive a vapore che hanno prestato servizio su questa linea.

Le locomotive a vapore della SV che hanno prestato servizio sulla Ferrovia Udine-Cividale

Scart.	Rodiggio	Numeraz. definitiva	Numeraz. primitiva	Costruttore	N° di costruz.	Anno di costruz.	Nome
1445	0-2-1T	223	44	Esslingen	2176	1886	S. Pietro al Natisone
1445	0-2-1T	224	45	Esslingen	2177	1886	Cividale
1445	0-2-1T	233	54	Esslingen	2219	1887	Udine
1445	0-2-1T	234	55	Esslingen	2220	1887	Palmanova
1445	1-2-0T	270	61	Henschel	6020	1902	Friuli
1445	1-2-0T	271	62	Henschel	6021	1902	Latisana
1445	1-2-0T	272	63	Henschel	6024	1902	Palazzolo
1445	1-2-0T	273	64	Henschel	6304	1903	Portogruaro
1445	1-2-0T	274	65	Henschel	6305	1903	S. Giorgio
1445	1-2-0T	275	66	Henschel	6482	1903	Muzzana

150 anni di ferrovie in Slovenia

150 anni fa veniva aperta la prima ferrovia in Slovenia. Infatti il 2 giugno 1846 veniva inaugurata la ferrovia Graz-Cilli (oggi Celje).
Per ricordare l'anniversario le Ferrovie Slovene (SZ) hanno organizzato una serie di treni speciali e di iniziative culminate con la manifestazione di Celje dell'1 giugno scorso. Alcuni soci della SAT hanno partecipato a questa memorabile giornata che ha visto la presenza di ben 20 locomotive a vapore. Una, la 25.002 è monumentata nella stazione di Celje, un'altra, la 718 delle SZ (costruzione 1861), era spinta dalla 671 GKB (Graz-Köflacher Bahn) perfettamente funzionante nonostante la sua data di nascita risalga al 1860, mentre tutte le altre erano in funzione.
La Slovenia presentava le sue locomotive 03.002, 06.018, 17.006, 25.005, 33.037 e la già citata 718; la Croazia era presente con la 22.077; l'Austria con la 671 e la 56.3115 GKB, la 91.107 B&B (Brenner & Brenner - associazione privata) e le 310.23, 109.13, 93.1332 ÖBB; la Germania presentava la 03.001 e la 18.201; l'Ungheria la 1026, la 109.109 e la 424.009; infine la Slovacchia aveva inviato la 475.196.
L'Italia, purtroppo, era rappresentata solo dal treno storico del Museo di Trieste Campo Marzio e dal prototipo dell'ETR 470 presentato dalla FIAT. Il treno del Museo di Trieste era trainato dall'E 626.238 e comprendeva in composizione anche la E 626.059 appena riverniciata nei colori degli anni '30: castano e grigio pietra.
Erano presenti inoltre la Schienenbus VT10.01 dell'associazione austriaca Nostalgiebahnen in Kärnten e l'automotrice GTW2/6 Bm 596.671 della Ferrovia svizzera Mittelthurgaubahn.
Si sono potuti anche osservare i vari rotabili delle SZ che erano in servizio regolare.
Durante la mattinata sono arrivati gli ultimi treni speciali e si è potuto ammirare l'esposizione di tutte le locomotive presenti.
Verso mezzogiorno sono iniziate le celebrazioni del centocinquantenario con i discorsi ufficiali, balletti, rappresentazioni, lancio di precisione di paracadutisti (a pochi metri dalla linea aerea! che anche qui è a 3000 V CC); la manifestazione è poi culminata con la spettacolare parata di tutte le locomotive a vapore. (I reduci da Celje)

Notizie dalla vicina Carinzia

Sono in corso i lavori di raddoppio della tratta St.Veit an der Glan-Klagenfurt, ossia di quella ferrovia che nel 1869 fu realizzata per collegare la Rudolfbahn (Jesenice-Tarvisio-Villach-Feldkirken-Glandorf) con il ramo della Südbahn Marburg (oggi Maribor)-Franzenfeste/Fortezza.
Con uno stanziamento totale di 760 milioni di öS, i lavori iniziati nel 1990 hanno portato alla realizzazione di 9 km di raddoppio fino a Maria Saal, mentre il completamento dell'opera è previsto al massimo entro il 2000.
Particolare attenzione viene dedicata all'ambiente con la posa di barriere fono-assorbenti; all'inizio del 1997 inizieranno i lavori anche nel centro abitato di Klagenfurt.

Hanno avuto inizio lo scorso mese di agosto i lavori dell'ultima fase di potenziamento e raddoppio della tratta da Villach Süd fino in prossimità del confine con l'Italia, che prevedono ora la ricostruzione della stazione di Thörl-Maglern (ultima in territorio austriaco).
Per la prossima primavera i lavori saranno praticamente terminati, mentre dal versante italiano ....!

Nonostante il preoccupante calo del turismo in Carinzia, Villach continua ad essere il terminal di numerosi treni con auto al seguito per vacanzieri provenienti da Olanda, Belgio e soprattutto da diverse località della Germania.
Dal momento che non è escluso che molte auto sbarcate a Villach proseguano su strada verso le spiagge dell'Alto Adriatico, analoghe iniziative potrebbero essere sviluppate con successo in Friuli, anche in considerazione che dal 1° gennaio 1997 le autostrade austriache saranno a pagamento. (Alessandro Fanutti)

Pontebbana

I lavori di demolizione della vecchia Pontebbana tra Carnia e Pontebba sono stati sospesi a causa dell'alluvione che ha colpito la zona lo scorso giugno. Sono state solo rimosse le frane che avevano interrotto la linea per ripristinare il flusso dell'acqua sotto i ponti e per liberare i mezzi che erano impegnati nei lavori di rimozione della linea aerea; le squadre degli operai sono state poi dirottare a Pontebba per ripristinare il piazzale della stazione che era stato sommerso dall'acqua e dai detriti. I lavori di smantellamento del binario, che avrebbero dovuto riprendere dopo le ferie di agosto, non sono ancora iniziati.
(Roberto Chiandussi)

Nuova stazione a Udine

Con il treno dei tifosi dell'Inter, lo scorso 7 settembre è divenuta operativa la nuova stazione realizzata nel posto di movimento Udine Vat (dove ha origine la circonvallazione di Udine dalla Pontebbana). Per il momento verrà usata solo per i treni dei tifosi, ma in seguito si parla di utilizzarla per i treni pendolari che provengono dalla Carnia (quali?) con la realizzazione di un capolinea per gli autobus urbani. (Claudio Canton)

Vapore

Ancora vicissitudini per la 740.108.
Dopo la riparazione del guasto avvenuto durante le riprese di un film, in occasione dell'accensione per la tradizionale corsa prova, si aveva la rottura del tappo del forno. Si è provveduto alla riparazione e la successiva corsa prova è avvenuta al traino di un treno merci sulla Udine-S. Giorgio di Nogaro. In segutio la 740 si è ben comportata al treni dei treni organizzati sulla Pedemontana dal DLF Portogruaro l'1 settembre e dal Comune di Budoia l'8 settembre e sulla Trieste-Cormons il 15 settembre.
La 880.051 invece è stata esposta alla Fiera Campionaria di Pordenone, mentre la 625.100 è ancora in deposito a Udine. (Claudio Canton)

Palco insolito

Un carro tipo Klmm della FUC è stato impegnato come palco per lo spettacolo inaugurale del Mittelfest a Cividale del Friuli.
Il carro pianale, rimodernato, ma ancora dotato dei vecchi respingenti a bovolo è stato carrellato dalla stazione di Cividale alla centralissima piazza Paolo Diacono ove si è svolta la manifestazione. (Marco Miconi)

Expò di Conegliano

Expò in tono minore quest'anno a Conegliano. Nella tradizionale manifestazione dedicata ai trasporti che si svolge annualmente la terza domenica di settembre erano esposti meno mezzi del solito. Nonostante l'impegno profuso dal capostazione titolare nell'organizzazione della mostra, le FS non hanno potuto presentare nessun ETR, essendo tutti impegnati nel servizio; non si sono così potute effettuare le tradizionali corsette su Pordenone. Erano comunque esposti il 428.014, un D 141, un D 143, una 668, la centoporte mista, la corbellini e il bagagliaio del treno storico del museo di Trieste C.M., il bagagliaio LDn per trasporto biciclette e una carrozza pilota a piano ribassato nei nuovi colori adottati dalle FS.
Su due carri a grande capacità Gabs erano esposti prodotti locali.
Infine i gruppi fermodellistici di Mestre e Treviso hanno allestito la tradizionale mostra di modellismo ampliata quest'anno con una rassegna fotografica. (Claudio Canton)

Pur occupandoci principalmente di ferrovie, prendiamo in considerazione anche gli altri mezzi di trasporto, come dimostra la nostra denominazione sociale con le parole appassionati trasporti ed il possesso di una vecchia corriera svizzera da restaurare. Perciò ospitiamo anche il breve resoconto di due nostri soci che hanno partecipato rispettivamente ad una manifestazione di mezzi militari d'epoca ed ad una di aviazione.

Raduno di mezzi militari

Lo scorso 7 luglio sul piazzale del castello di Udine si è svolto il raduno dei mezzi militari d'epoca.
Vi erano esposti una ventina di veicoli prevalentemente di origine USA, ovvero JEEP WILIS, fra le quali una particolarmente curata con le insegne M.P.. Inoltre erano presenti camions GMC, che mostravano lo sviluppo che ha avuto la cabina del veicolo negli anni, un paio di JEEP DODGE per i tedeschi ed un paio di JEEP delle quali una era anfibia.
Gli italiani erano poco rappresentati; c'erano solo 2 moto: una Guzzi ed una con sidecar. Interessate la JEEP ALFA ROMEO detta "LA MATTA".
I proprietari dei mezzi erano ovviamente abbigliati adeguatamente.
(Denis Carlutti)

Ali su Aviano

Il 7 luglio si è svolta ad Aviano una manifestazione aerea denominata "Ali su Aviano", un avvenimento che non si verificava da quasi 10 anni.
Era stata allestita una mostra statica; tra i velivoli esposti spiccava l'F 117 soprannominato l'"aereo invisibile" perché ha una particolare forma che lo rende invisibile ai radar. Tale aereo ha eseguito anche breve esibizione in volo.
Tra le altre particolarità, sempre interessanti le esibizioni del MRCA TORNADO, dell'F 16, delle pattuglie acrobatiche francesi e soprattutto italiana, le celeberrime Frecce Tricolori, orgoglio dell'aviazione italiana, che presentavano ad Aviano per la prima volta il nuovo programma nel quale sono state inserite 2 nuove figure, mai viste prima.
Alla manifestazione erano presenti 500.000 persone provenienti un po' da tutta l'Europa, segno che il ritorno di questo show è stato molto gradito dagli appassionati dopo molti anni di assenza. (Jacopo Andrighetti)

Al rientro da Aviano le Frecce Tricolori hanno sorvolato lo stadio Friuli di Udine dove era in corso il concerto di Vasco Rossi. (Denis Carlutti)

5 pollici con poca spesa

Voglio cercare di sensibilizzare chi ha passione per le locomotive in scala ridotta 1/11 funzionanti, ma non dispone di grosse risorse economiche e tanto meno di sofisticate macchine utensili su cui appoggiarsi.
Per fare ciò illustro la mia esperienza: sono partito con il proposito di riprodurre il D 445 delle FS in scala 1:32 funzionante elettricamente, ho cercato per quanto possibile di acquisire dati e disegni oltre a testimonianze reali squisitamente fornitemi da un amico macchinista abilitato al D 445, ma!!!
Un giorno a Udine in occasione di una dimostrazione di vapore vivo dopo varie impressioni datemi dal personale presente mi sono reso conto di aver contratto il morbo dei 5".
Nel panorama italiano, riprodurre un mezzo a trazione diesel non era cosa delle più facili, soprattutto per mancanza assoluta di esperienza nel campo, ma l'aiuto mi è arrivato da una ferrovia privata, l'ACT di Reggio Emilia, che assieme alle FSE hanno nel loro parco mezzi un bellissimo diesel da treno, e precisamente il DE 122.
Osservato il mezzo ho deciso che questo faceva al caso mio, vista la semplicità della cassa; con pazienza ho atteso i disegni originali che la Ditta costruttrice mi ha gentilmente fornito, quindi ho tradotto in realtà le mie idee.
Sono felice del mio lavoro e del risultato raggiunto, considerando che le mie uniche attrezzature sono tutte manuali ed in dotazione a chiunque; la precisione non è il mio forte, però l'affidabilità e l'aspetto piacevole dell'insieme rendono questa macchina interessante, lo dicono i fatti; le manifestazioni cui ho partecipato assieme agli amici vaporisti hanno dimostrato che il DE 122 non sfigura vicino alle meravigliose vaporiere.
Voglio accennare alle fasi di lavoro prima di concludere: ho costruito tutti o quasi tutti i pezzi a mano aiutandomi con lima, seghetto, trapano elettrico portatile e smerigliatrice, quindi con tolleranze al centimetro; alcune parti importanti e non realizzabili in casa sono state costruite da officine specializzate sempre all'insegna del massimo risparmio, il motore è un quattro tempi a benzina che a sua volta aziona un generatore d'auto, il tutto recuperato da un rottamatore d'automobili, come i motorini dei carrelli, quindi niente elettronica ma solo elettromeccanica.
Quindi concludo invitando tutti quanti volessero avere informazioni, notizie ed aiuti per realizzare un mezzo qualsiasi con poche lire, io sono qua.

Giorgio Milesi
via 24 maggio 31 - 33072 Casarsa PN
tel. 0434 868747 (ore pasti)

il tender

notiziario riservato ai soci della Sezione Appassionati Trasporti del Dopolavoro Ferroviario di Udine

Direttore responsabile: Dario Bortolin
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton

Redazione: Carrozza SAT Stazione di Udine

Fotocopiato in proprio